

 SAN BERNARDINO COUNTY	Land Use Services Department	Virtual Outreach Meeting <i>Reunión virtual de divulgación</i>
AB 98: Updating Truck Routes in Unincorporated San Bernardino County		Meeting will begin at 5:30 and is being recorded
<i>AB 98: Actualización de las rutas de camiones en el condado no incorporado de San Bernardino</i>		<i>La reunión comenzará a las 5:30 y se grabará</i>
		www.SBCounty.gov

Select the Language on Zoom | *Seleccionar el idioma en Zoom*

Page 2

ENGLISH

1. In your meeting/webinar controls, click Interpretation.

2. Click the language that you would like to hear: **English**.

Windows | macOS

1

Interpretation

Listen In:

✓ Original Audio (Interpretation off)

English

2

Spanish

3

Mute original audio

3

Interpretation

SPANISH

1. En los controles de la reunión o el seminario web, haga clic en Interpretación.

2. Haga clic en el idioma que desee escuchar: **Español** (Spanish).

3. (Opcional) Para escuchar solo el idioma interpretado, haga clic en Silenciar audio original.

Android | iOS

1

More

Interpretation

1

Interpretation

Done

Language audio channel

Main audio

English

2

Spanish

2

✓

Mute original audio

3

Instructions / Spanish Interpreter

2



Land Use Services Department

Virtual Outreach Meeting

Reunión virtual de divulgación

AB 98: Updating Truck Routes in
Unincorporated San Bernardino County

AB 98: Actualización de las rutas de
camiones en el condado no incorporado
de San Bernardino

Lauren Miracle, Planner
Land Use Services Department
October 7, 2025

Colin Drukker, Principal
PlaceWorks

Lauren Miracle, planificadora
Departamento de Servicios de Ordenación Territorial
7 de octubre de 2025

Colin Drukker, director
PlaceWorks



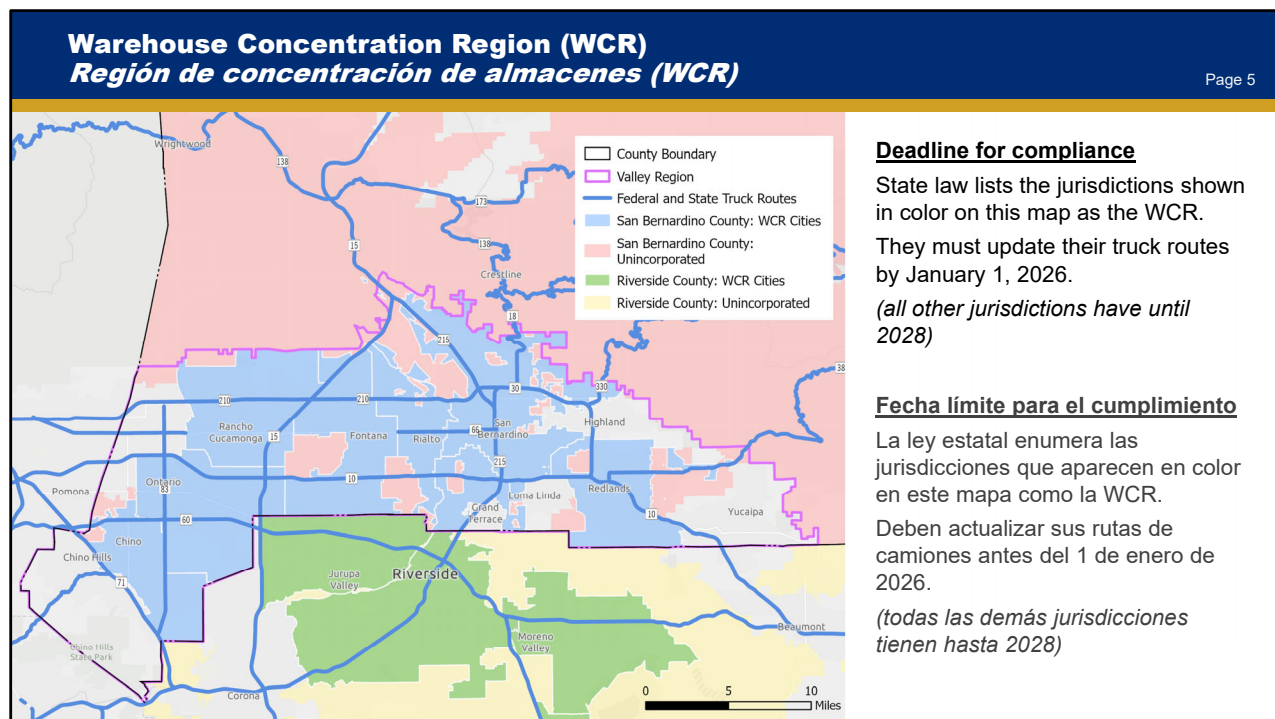
www.SBCounty.gov

3

Project Description / Descripción del proyecto	
Page 4	
State law (Assembly Bill 98) - Passed in late 2024	Ley estatal (Proyecto de ley 98 de la Asamblea) - Aprobada a finales de 2024
Legislative objectives - Complete truck route system including local roads across all California jurisdictions - Minimize the impact of heavy vehicles on sensitive receptors - Maintain safe and efficient movement of goods - Assist in enforcing approved truck routes	Objetivos legislativos - Completar el sistema de rutas para camiones, incluidas las carreteras locales, en todas las jurisdicciones de California - Minimizar el impacto de los vehículos pesados en los receptores sensibles - Mantener un transporte de mercancías seguro y eficiente - Ayudar a hacer cumplir las rutas aprobadas para camiones
Sensitive receptors - Uses that include residences, schools, daycare facilities, parks, playgrounds, nursing homes, and hospitals	Receptores sensibles - Usos que incluyen residencias, escuelas, guarderías, parques, zonas de juego, residencias de ancianos y hospitales

Assembly Bill 98 was passed in September 2024 and requires local governments to adopt truck routes that reduce impacts to sensitive receptors such as homes, schools, and hospitals, while maintaining the safe and efficient movement of goods. Most jurisdictions have a deadline of January 1, 2028, to adopt their truck routes.

El proyecto de ley 98 de la Asamblea se aprobó en septiembre de 2024 y exige a los gobiernos locales que adopten rutas para camiones que reduzcan el impacto en receptores sensibles, como viviendas, escuelas y hospitales, al tiempo que se mantiene el transporte seguro y eficiente de mercancías. La mayoría de las jurisdicciones tienen como fecha límite el 1 de enero de 2028 para adoptar sus rutas para camiones.

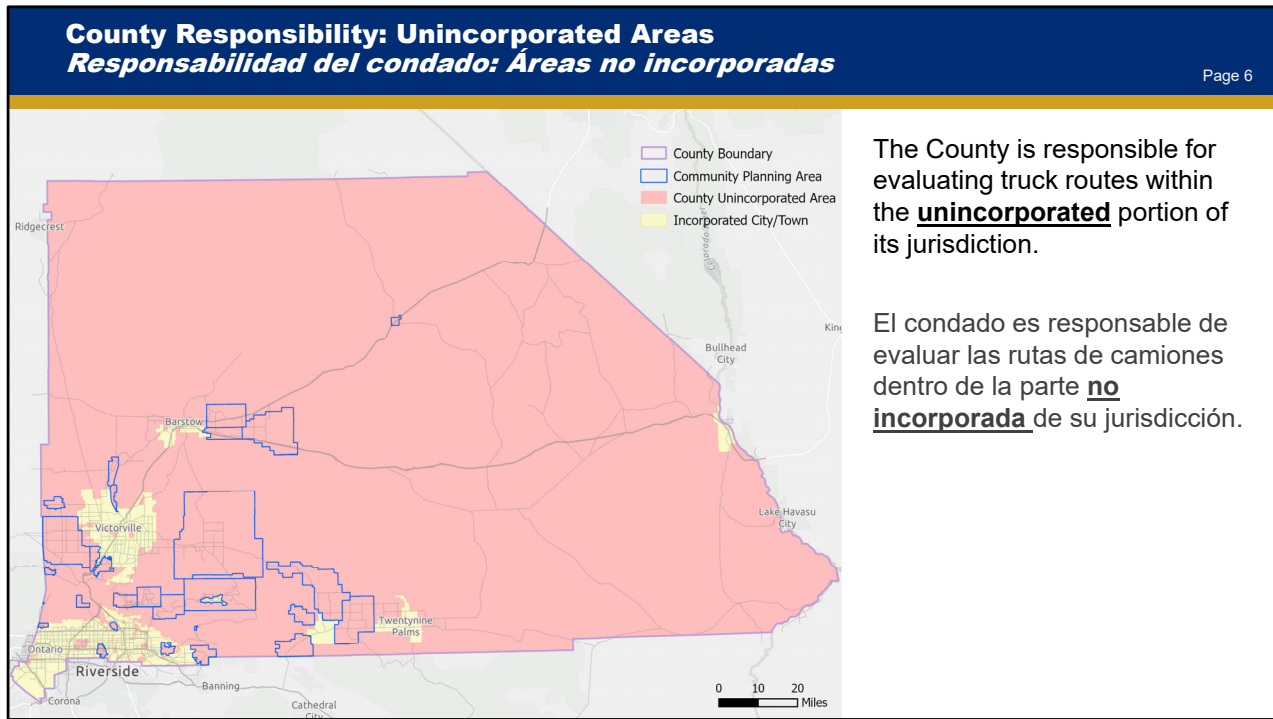


However, areas located in the Warehouse concentration region have an earlier deadline. The Warehouse Concentration Region, which includes unincorporated San Bernardino County, identifies areas with a high concentration of logistics facilities. Jurisdictions within this region must adopt truck routes by January 1, 2026.

I'm going to turn things over to Colin to walk you through additional details and preliminary recommendations.

Sin embargo, las áreas ubicadas en la región de concentración de almacenes tienen una fecha límite anterior. La región de concentración de almacenes, que incluye el condado no incorporado de San Bernardino, identifica áreas con una alta concentración de instalaciones logísticas. Las jurisdicciones dentro de esta región deben adoptar rutas para camiones antes del 1 de enero de 2026.

Voy a ceder la palabra a Colin para que les explique los detalles adicionales y las recomendaciones preliminares.



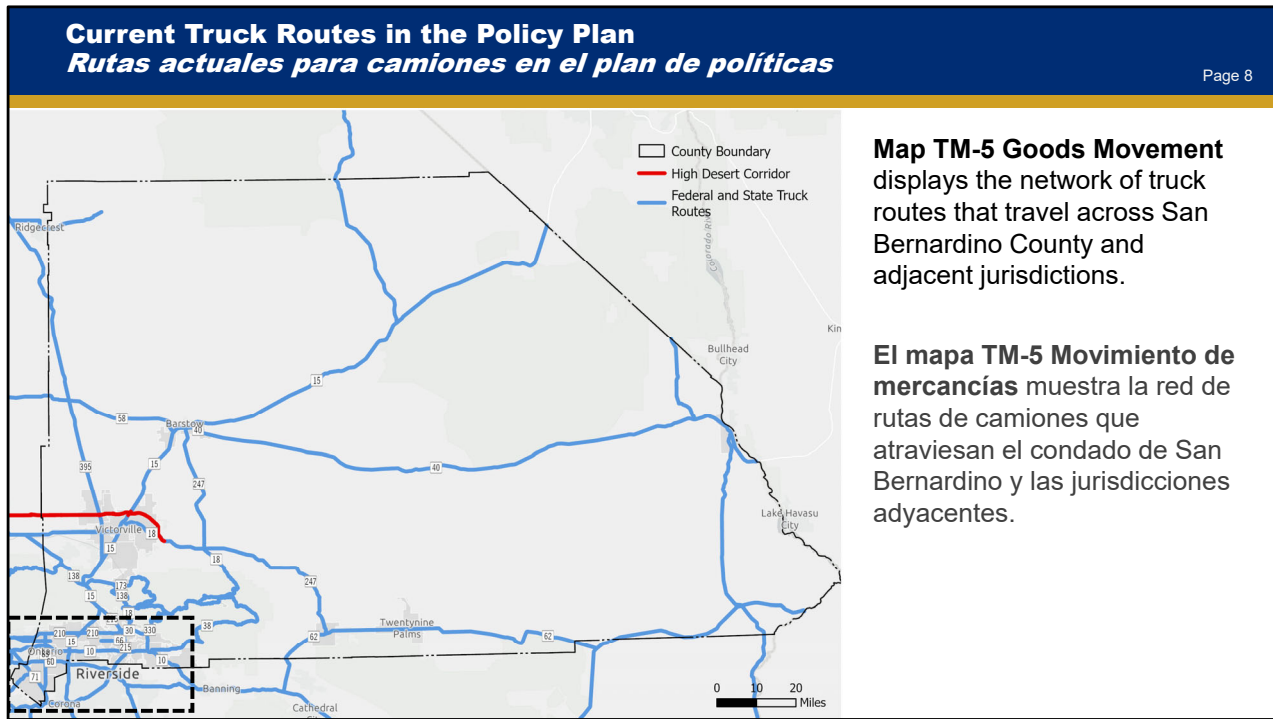
While trucks travel throughout southern California and especially to and from cities in the warehouse concentration region, the County's responsibility in addressing state law is to evaluate truck routes within the unincorporated portion of its jurisdiction.

Si bien los camiones circulan por todo el sur de California y, en especial, hacia y desde las ciudades de la región con mayor concentración de almacenes, la responsabilidad del condado en lo que respecta a la legislación estatal es evaluar las rutas de los camiones dentro de la parte no incorporada de su jurisdicción.

Truck-related Policies in the Current Policy Plan <i>Políticas relacionadas con los camiones en el plan de políticas actual</i> Page 7	
Policy TM-5.5 Countywide truck routes We support SBCTA's establishment of regional truck routes that efficiently distribute regional truck traffic while minimizing impacts on residents. We support funding through the RTP to build adequate truck route infrastructure.	Política TM-5.5 Rutas para camiones en todo el condado Apoyamos el establecimiento por parte de la SBCTA de rutas regionales para camiones que distribuyan de manera eficiente el tráfico regional de camiones y minimicen el impacto en los residentes. Apoyamos la financiación a través del RTP para construir una infraestructura adecuada para las rutas de camiones.
Policy TM-5.6 Unincorporated truck routes We establish local truck routes in unincorporated areas to efficiently funnel truck traffic to freeways while minimizing impacts on residents. We establish routes where trucks are prohibited in unincorporated environmental justice focus areas and to avoid overlaps or conflicts with safe routes to schools.	Política TM-5.6 Rutas para camiones en áreas no incorporadas Establecemos rutas locales para camiones en áreas no incorporadas con el fin de canalizar de manera eficiente el tráfico de camiones hacia las autopistas y minimizar el impacto en los residentes. Establecemos rutas en las que se prohíbe el tránsito de camiones en áreas no incorporadas que son foco de justicia ambiental y para evitar superposiciones o conflictos con las rutas seguras a las escuelas.
Policy HZ-2.4 Truck routes for hazardous materials We designate truck routes for the transportation of hazardous materials through unincorporated areas and prohibit routes that pass through residential neighborhoods to the maximum extent feasible.	Política HZ-2.4 Rutas para camiones que transportan materiales peligrosos Designamos rutas para camiones para el transporte de materiales peligrosos a través de áreas no incorporadas y prohibimos, en la medida de lo posible, las rutas que pasan por barrios residenciales.

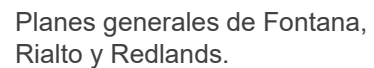
The County currently has three policies that directly provide guidance on establishing local truck routes to ensure efficient goods movement while protecting neighborhoods and schools. The first policy considers regional truck routes while the second and third focus on truck routes in unincorporated areas.

El condado cuenta actualmente con tres políticas que proporcionan orientación directa sobre el establecimiento de rutas locales para camiones con el fin de garantizar el transporte eficiente de mercancías y proteger al mismo tiempo los barrios y las escuelas. La primera política tiene en cuenta las rutas regionales para camiones, mientras que la segunda y la tercera se centran en las rutas para camiones en zonas no incorporadas.



The County's current truck route map can be found in its Transportation & Mobility Element, which primarily aligns with federal and state truck routes along with the future High Desert Corridor.

El mapa actual de rutas para camiones del condado se puede encontrar en su Elemento de Transporte y Movilidad, que se alinea principalmente con las rutas federales y estatales para camiones, junto con el futuro Corredor High Desert.



Quando nos centramos en la región del Valle, podemos ver más fácilmente cómo las rutas de camiones atraviesan áreas incorporadas y no incorporadas.

Las rutas federales y estatales para camiones no solo cruzan los límites jurisdiccionales, sino que muchas ciudades designan carreteras locales específicas como rutas para camiones.

Por ejemplo, las ciudades de Fontana y Redlands cuentan con amplias redes de rutas para camiones e incluso identifican algunas carreteras en zonas no incorporadas de sus áreas de planificación que, en su opinión, deberían ser designadas por el condado como rutas para camiones.

Algunas jurisdicciones dentro de la región de concentración de almacenes, como Rialto, han actualizado recientemente sus rutas para camiones.

Sin embargo, el condado de Riverside y ciudades como Colton, Fontana, Jurupa Valley, Ontario, Riverside y San Bernardino siguen evaluando y actualizando sus rutas para camiones en paralelo con el condado, que se esfuerza por cumplir el mismo plazo del 1 de enero de 2026. Todas las demás jurisdicciones tienen hasta 2028 para cumplir con la nueva ley.

Primary Update by 2026 with Ongoing Refinements <i>Actualización primaria para 2026 con mejoras continuas</i>	
Page 10	
By January 1, 2026 - Identify updates to County truck routes in unincorporated areas - Conduct public engagement - Publish truck routes and initiate signage efforts	Para el 1 de enero de 2026 - Identificar las actualizaciones de las rutas de camiones del condado en áreas no incorporadas - Llevar a cabo la participación pública - Publicar las rutas de camiones e iniciar las labores de señalización
2026 - Continue coordination with jurisdictions and evaluate need for further updates - Update strategies and approaches for truck route enforcement	2026 - Continuar la coordinación con las jurisdicciones y evaluar la necesidad de nuevas actualizaciones - Actualizar las estrategias y los enfoques para la aplicación de las rutas de camiones
Ongoing (as appropriate) - Coordinate with all jurisdictions based upon potential changes to truck routes	En curso (según corresponda) - Coordinarse con todas las jurisdicciones en función de los posibles cambios en las rutas de camiones.

And so, given the number of jurisdictions within the warehouse concentration region that are still wrestling with their own updates and the potential changes that could happen in other jurisdictions in future years, the County is conducting a primary update this year and planning for ongoing coordination and refinements in 2026.

By the end of this year, the County will identify updates to truck routes in its Policy Plan based on public engagement efforts and coordination with adjacent jurisdictions and regional agencies. Once these changes are adopted, the County will move forward with implementation by publishing truck routes in a digital format for logistics operators and truck drivers to use, and for greater awareness for the public and other agencies. The County will also initiate the design process for installing signage for truck routes, truck parking, and appropriate idling areas.

In early 2026, the County will continue its coordination with other jurisdictions that may have recently updated their truck routes toward the end of the year (or in the first few months of 2026) to determine if truck routes in other parts of the unincorporated county should be updated.

The County will also evaluate how to update its strategies and approaches to enforce the new truck routes.

And in an ongoing manner, but especially through 2028 as many other jurisdictions update their truck routes to comply with state law, the County will continuously evaluate the need to update its truck routes and/or collaborate on adjusting truck routes in other jurisdictions.

Por lo tanto, dado el número de jurisdicciones dentro de la región de concentración de almacenes que aún están lidiando con sus propias actualizaciones y los posibles cambios que podrían producirse en otras jurisdicciones en los próximos años, el condado está llevando a cabo una actualización primaria este año y planificando una coordinación y mejoras continuas en 2026.

A finales de este año, el condado identificará las actualizaciones de las rutas de camiones en su plan de políticas basándose en los esfuerzos de participación pública y la coordinación con las jurisdicciones adyacentes y las agencias regionales. Una vez adoptados estos cambios, el condado seguirá adelante con su implementación mediante la publicación de las rutas de camiones en formato digital para que las utilicen los operadores logísticos y los conductores de camiones, y para una mayor concienciación del público y otras agencias. El condado también iniciará el proceso de diseño para la instalación de señalización para las rutas de camiones, los aparcamientos de camiones y las zonas de espera adecuadas.

A principios de 2026, el condado continuará su coordinación con otras jurisdicciones que puedan haber actualizado recientemente sus rutas para camiones hacia finales de año (o en los primeros meses de 2026) para determinar si deben actualizarse las rutas para camiones en otras partes del condado no incorporado.

El condado también evaluará cómo actualizar sus estrategias y enfoques para hacer cumplir las nuevas rutas para camiones.

De manera continua, pero especialmente a lo largo de 2028, a medida que muchas otras jurisdicciones actualicen sus rutas para camiones para cumplir con la ley estatal, el condado evaluará continuamente la necesidad de actualizar sus rutas para camiones y/o colaborar en el ajuste de las rutas para camiones en otras jurisdicciones.

Considerations in Updating Truck Routes Consideraciones para la actualización de las rutas de camiones	
Page 11	
As required by State law (GOV CODE 65302.02) - Ensure efficient and safe routes for goods movement - Maximize the use of freeways, highways, and major roadways (arterials/collectors) - Local roads acceptable when properties fronting roadway are at least 50% commercial or industrial - Minimize exposure of sensitive receptors to truck routes - Engage the community to obtain input	Según lo exige la ley estatal (GOV CODE 65302.02) - Garantizar rutas eficientes y seguras para el transporte de mercancías - Maximizar el uso de autopistas, autovías y carreteras principales (arterias/colectoras) - Las carreteras locales son aceptables cuando al menos el 50% de las propiedades que dan a la carretera son comerciales o industriales - Minimizar la exposición de receptores sensibles a las rutas de camiones - Involucrar a la comunidad para obtener opiniones
Federal law (23 CFR 658.19(a)) - Regardless of State or County truck route designations, federal law allows heavy duty trucks to travel along local roads when necessary to serve businesses and obtain food/rest/repairs by the safest and most practical route	Ley federal (23 CFR 658.19(a)) - Independientemente de las designaciones de rutas de camiones del estado o del condado, la ley federal permite que los camiones pesados circulen por las carreteras locales cuando sea necesario para prestar servicio a las empresas y obtener alimentos, descanso o reparaciones por la ruta más segura y práctica.

New state law spells out what the County should consider when updating its truck routes, which is...

- To continue to ensure the efficient and safe movement of goods while maximizing travel along freeways, highways, and major local roads like arterials)
- Smaller local roads can be suitable, especially those that primarily serve commercial or industrial businesses.
- State law also directs the County to avoid routing trucks along routes through residential areas and by other sensitive receptors like parks and schools.
- Finally, the County needs to provide opportunities for the community to participate in this update process.

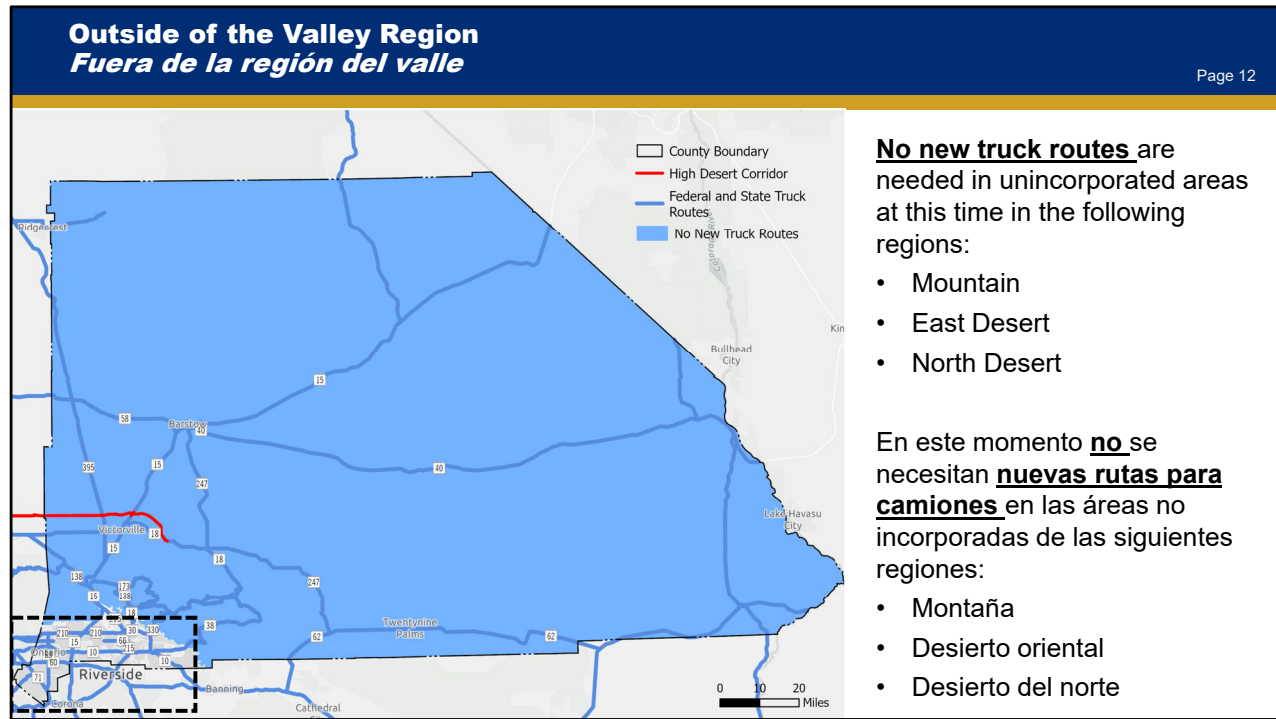
It is also important to understand that federal law allows trucks to leave freeways and travel along local roads to reach the businesses they serve or to obtain food, rest, or repairs, even if the

local road is not designated by the state or county as a truck route.

La nueva ley estatal detalla lo que el condado debe tener en cuenta al actualizar sus rutas para camiones, que es...

- Seguir garantizando el transporte eficiente y seguro de mercancías, al tiempo que se maximiza el tránsito por autopistas, autovías y carreteras locales importantes, como las arteriales.
- Las carreteras locales más pequeñas pueden ser adecuadas, especialmente aquellas que prestan servicio principalmente a empresas comerciales o industriales.
- La ley estatal también ordena al condado que evite el paso de camiones por rutas que atraviesen zonas residenciales y otros receptores sensibles, como parques y escuelas.
- Por último, el condado debe ofrecer a la comunidad la oportunidad de participar en este proceso de actualización.

También es importante comprender que la ley federal permite que los camiones salgan de las autopistas y circulen por carreteras locales para llegar a las empresas a las que prestan servicio u obtener alimentos, descansar o realizar reparaciones, incluso si la carretera local no está designada por el estado o el condado como ruta para camiones.

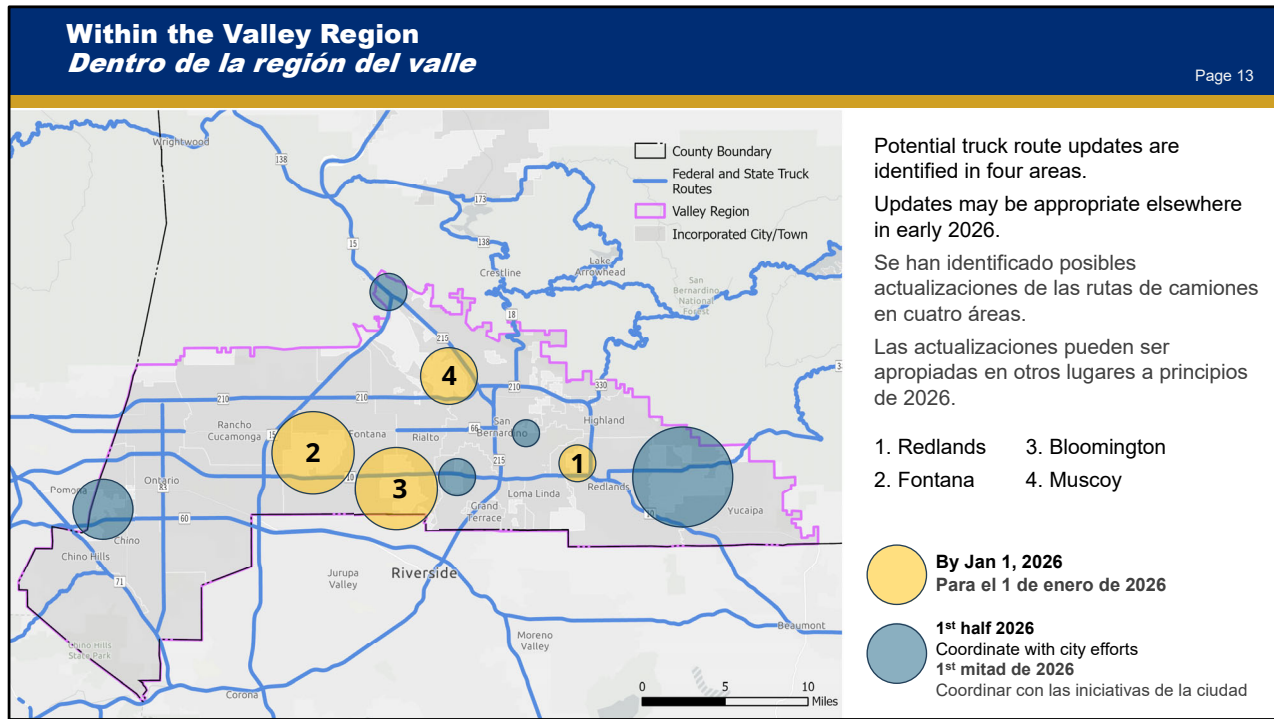


Outside of the Valley region, there is no need for additional truck routes beyond the federal and state routes, the High Desert Corridor, and local roads designated by the incorporated cities and towns.

The businesses served by heavy duty trucks are currently directly accessible by the state and federal routes and residential neighborhoods and other sensitive uses are located farther away from those businesses.

Fuera de la región del Valle, no hay necesidad de rutas adicionales para camiones más allá de las rutas federales y estatales, el Corredor del Alto Desierto y las carreteras locales designadas por las ciudades y pueblos incorporados.

Las empresas a las que prestan servicio los camiones pesados son actualmente accesibles directamente por las carreteras estatales y federales, y los barrios residenciales y otros usos sensibles se encuentran más alejados de dichas empresas.

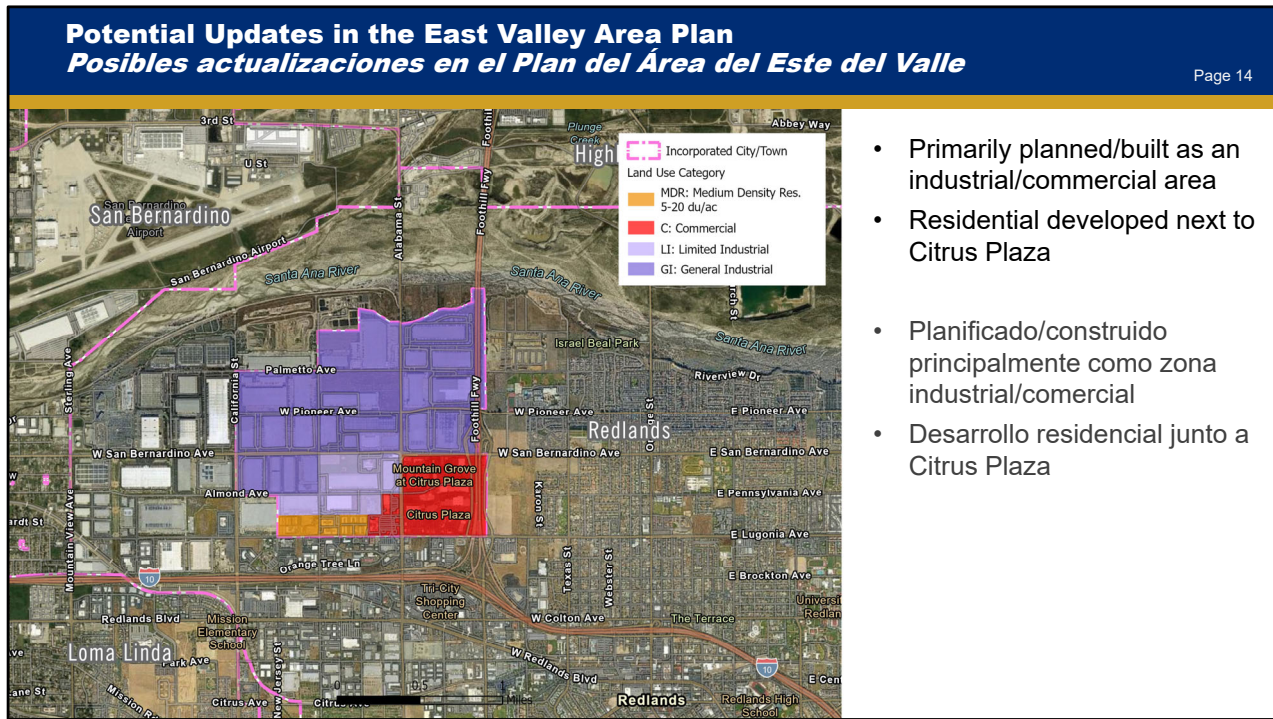


Within the Valley region, the County identified the East Valley Area Plan in Redlands, Unincorporated Fontana, Bloomington, and Muscoy as part of the primary effort to update truck routes by the end of this year.

In other parts of the unincorporated Valley, there is either no need to update truck routes or the County will coordinate with jurisdictions in early 2026 to understand what updates are needed, if any, based upon what the cities in the WCR have adopted by January 1, 2026. This includes the Mentone area in Redlands, the unincorporated areas of Chino and Colton, and the remaining unincorporated areas within the City of San Bernardino.

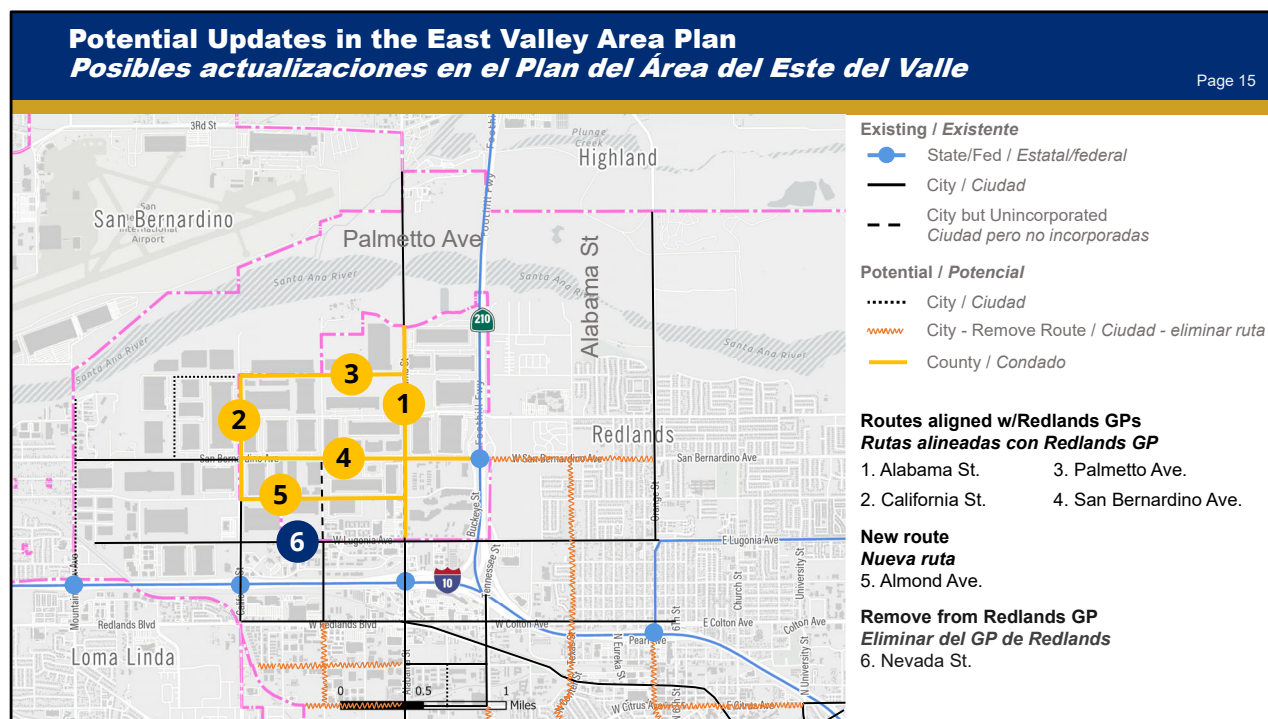
Dentro de la región del Valle, el condado identificó el Plan del Área del Valle Este en Redlands, Fontana no incorporada, Bloomington y Muscoy como parte del esfuerzo principal para actualizar las rutas de camiones antes de que finalice este año.

En otras partes del valle no incorporado, o bien no es necesario actualizar las rutas de camiones, o bien el condado coordinará con las jurisdicciones a principios de 2026 para comprender qué actualizaciones son necesarias, si las hay, basándose en lo que las ciudades de la WCR hayan adoptado antes del 1 de enero de 2026. Esto incluye la zona de Mentone en Redlands, las zonas no incorporadas de Chino y Colton, y las restantes zonas no incorporadas dentro de la ciudad de San Bernardino.



The East Valley Area Plan is in the western part of Redlands that was planned and developed primarily as an industrial and commercial area, with an area of high density residential placed adjacent to Citrus Plaza.

El Plan del Área East Valley se encuentra en la parte occidental de Redlands, que fue planificada y desarrollada principalmente como zona industrial y comercial, con una zona residencial de alta densidad situada junto a Citrus Plaza.



In this area, we first look at the state and federal truck routes – shown here as the 10 and 210 freeways in blue along with interchange shown as blue circles.

Then we look at what the City of Redlands has already designated – shown here as black lines. You'll see that dashed lines are roadways that travel through the unincorporated County but are identified in Redlands' General Plan as desired truck routes. These roads are Alabama Street and parts of San Bernardino Avenue and California Street.

Based on the existing and planned land use, this slide shows in gold where potential County truck route designations could ensure a consistent set of connecting truck routes within and around the East Valley Area Plan.

Notably, we are recommending that Almond Avenue be designated a truck route to ensure truck traffic travels along Alabama and California Streets, which directly connect to the 10 freeway, and to avoid trucks traveling between the residential areas along Nevada Street.

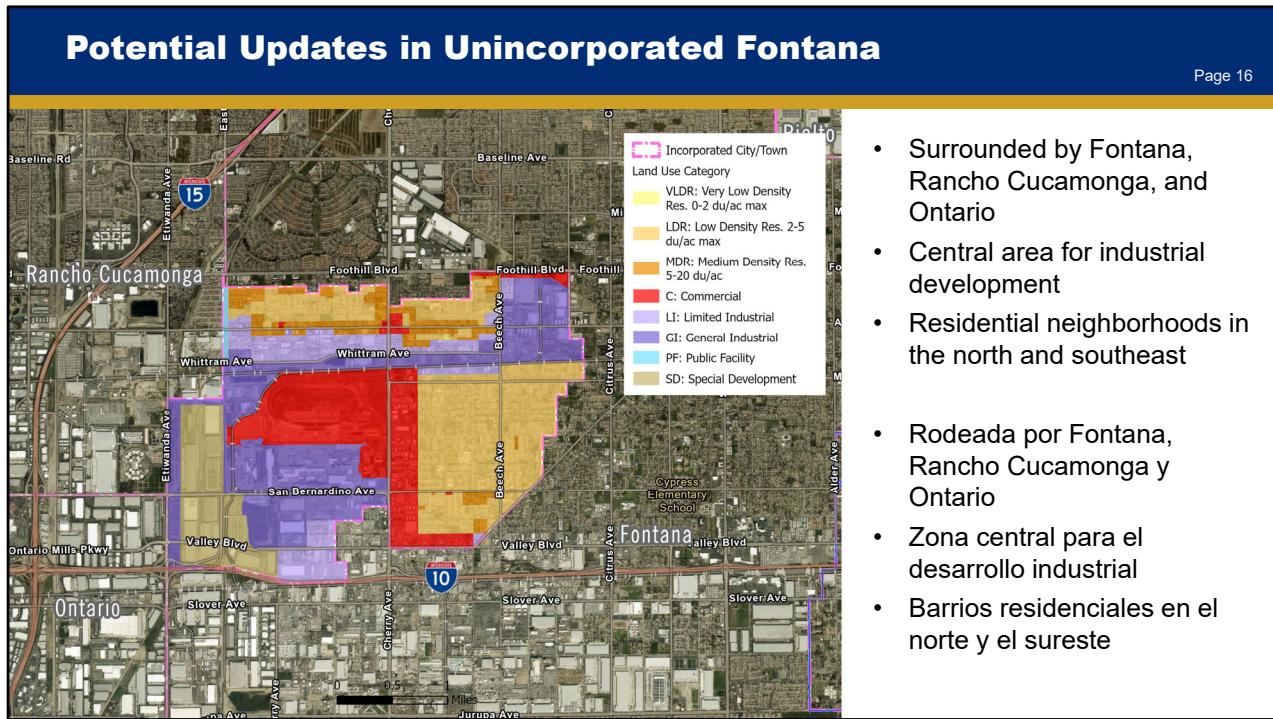
En esta zona, primero observamos las rutas estatales y federales para camiones, que aquí se muestran como las autopistas 10 y 210 en azul, junto con los enlaces, que aparecen como círculos azules.

A continuación, observamos lo que la ciudad de Redlands ya ha designado, que se muestra aquí como líneas negras. Verá que las líneas discontinuas son

carreteras que atraviesan el condado no incorporado, pero que están identificadas en el Plan General de Redlands como rutas deseadas para camiones. Estas carreteras son Alabama Street y partes de San Bernardino Avenue y California Street.

Basándose en el uso del suelo actual y previsto, esta diapositiva muestra en dorado dónde las posibles designaciones de rutas para camiones del condado podrían garantizar un conjunto coherente de rutas de conexión para camiones dentro y alrededor del Plan del Área del Este del Valle.

En particular, recomendamos que Almond Avenue sea designada como ruta para camiones para garantizar que el tráfico de camiones circule por Alabama Street y California Street, que conectan directamente con la autopista 10, y para evitar que los camiones circulen entre las zonas residenciales a lo largo de Nevada Street.

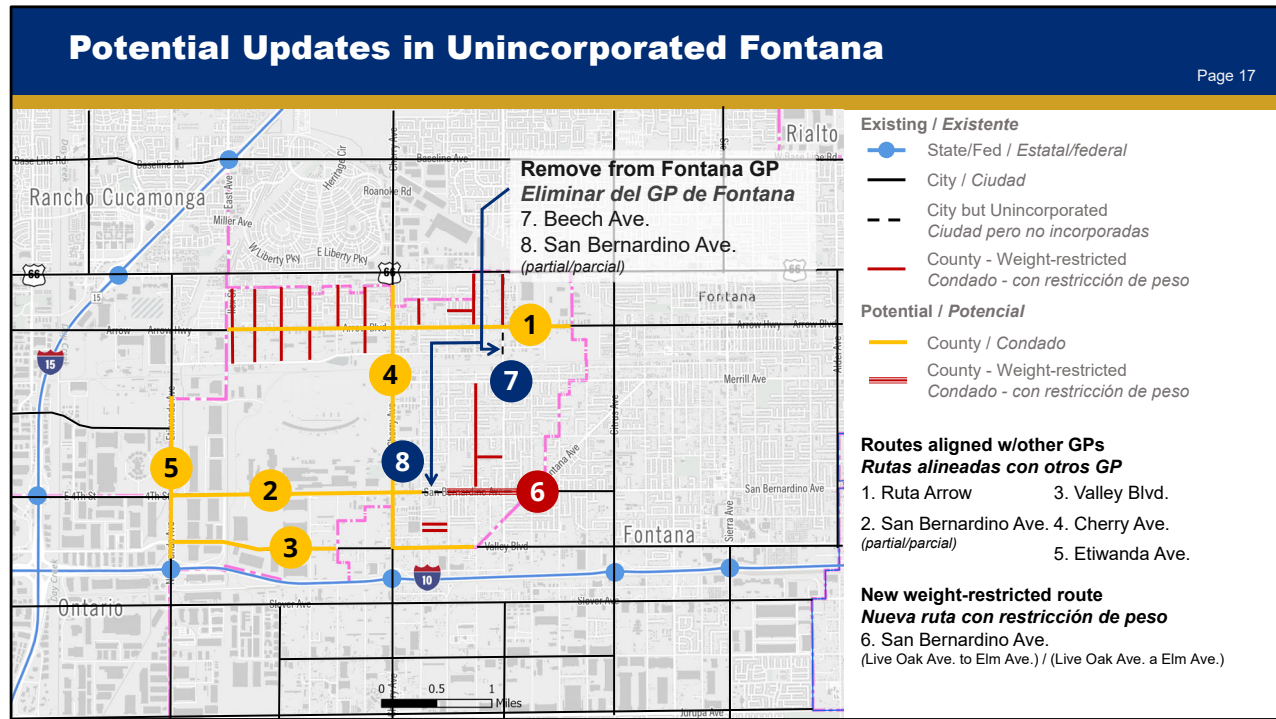


The unincorporated area in Fontana is a central area for industrial development, extending a pattern into Rancho Cucamonga and Ontario to the west.

As one looks to the north and east, you can see large swaths of residential that connect into the city's neighborhood fabric.

La zona no incorporada de Fontana es un área central para el desarrollo industrial, que se extiende hacia Rancho Cucamonga y Ontario, al oeste.

Si se mira hacia el norte y el este, se pueden ver grandes extensiones residenciales que se conectan con el tejido urbano de la ciudad.



In this area, we again first look at the state and federal truck routes – shown here as the 10 and 15 freeways.

Then we look at what the surrounding cities have already designated – shown as the black lines. The dashed lines are roadways that travel through the unincorporated County but are identified in Fontana’s General Plan as desired truck routes.

Next, we consider roads the County has already designated as weight-restricted – shown here in red; these are essentially roads where heavy duty trucks are prohibited.

Based on the existing and planned land use, we found that Etiwanda Avenue, Cherry Avenue, Arrow Route, and Valley Boulevard all made sense as County truck routes. And so does a portion of San Bernardino Avenue.

However, given the residential neighborhoods and the lack of truck-base uses east of Cherry Avenue, there was no need for a truck route to travel the entirety of San Bernardino Avenue. Instead, to better protect those residential areas, a new weight-restricted route is proposed between Live Oak and Elm, shown here as a thicker set of red lines.

Finally, the County will continue to coordinate with Fontana to encourage the City to remove Beech Avenue and the eastern part of San Bernardino Avenue

from its General Plan truck route maps.

En esta zona, volvemos a fijarnos primero en las rutas estatales y federales para camiones, que aquí se muestran como las autopistas 10 y 15.

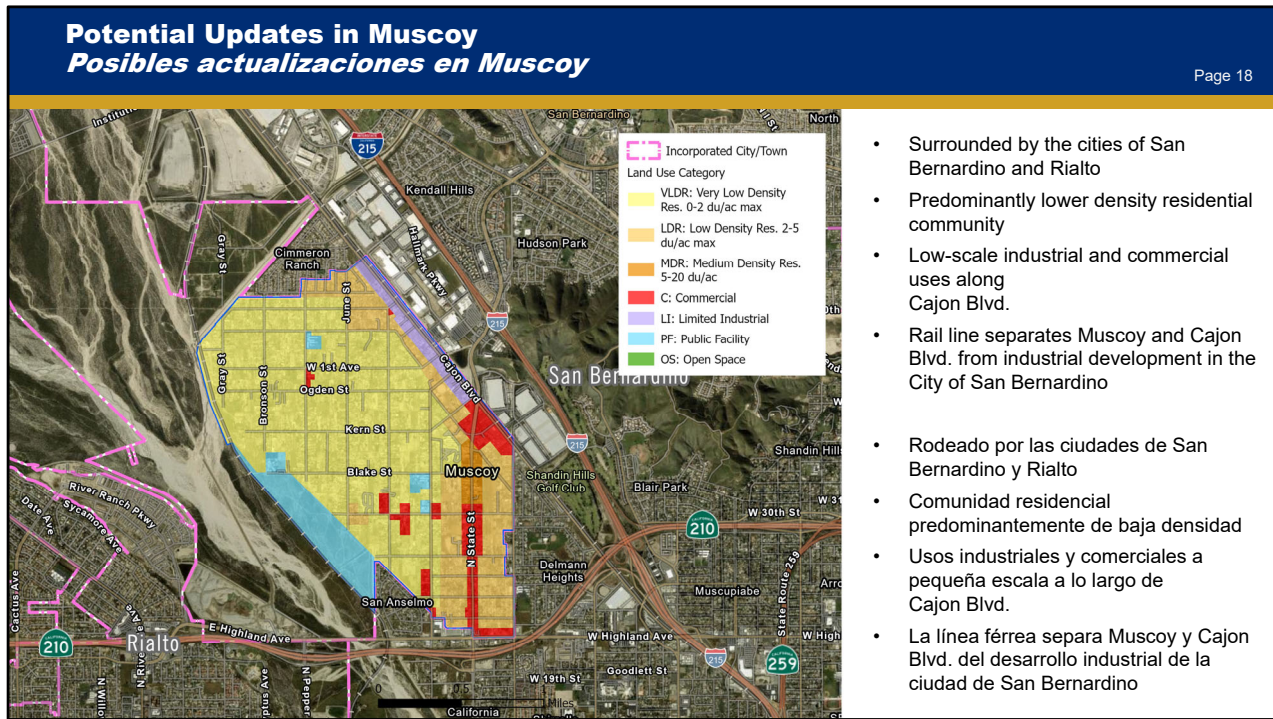
A continuación, observamos lo que las ciudades circundantes ya han designado, que se muestran como líneas negras. Las líneas discontinuas son carreteras que atraviesan el condado no incorporado, pero que están identificadas en el Plan General de Fontana como rutas deseadas para camiones.

A continuación, consideramos las carreteras que el condado ya ha designado como de peso restringido, que se muestran aquí en rojo; se trata esencialmente de carreteras en las que están prohibidos los camiones pesados.

Basándonos en el uso del suelo existente y previsto, llegamos a la conclusión de que Etiwanda Avenue, Cherry Avenue, Arrow Route y Valley Boulevard tenían sentido como rutas para camiones del condado. Lo mismo ocurre con una parte de San Bernardino Avenue.

Sin embargo, dada la presencia de barrios residenciales y la falta de usos relacionados con los camiones al este de Cherry Avenue, no era necesario que hubiera una ruta para camiones que recorriera toda San Bernardino Avenue. En cambio, para proteger mejor esas zonas residenciales, se propone una nueva ruta con restricción de peso entre Live Oak y Elm, que se muestra aquí como un conjunto de líneas rojas más gruesas.

Por último, el condado seguirá coordinándose con Fontana para animar a la ciudad a eliminar Beech Avenue y la parte este de San Bernardino Avenue de los mapas de rutas para camiones de su Plan General.

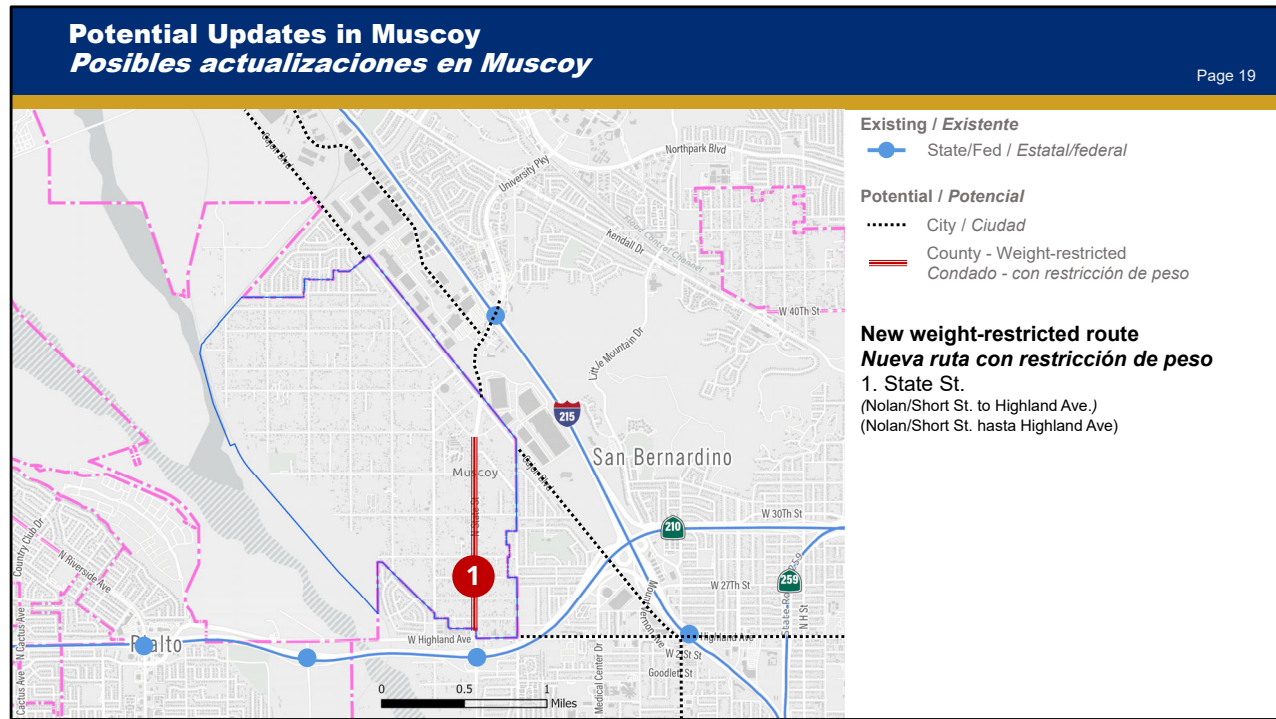


Muscoy is an unincorporated community adjacent to the cities of San Bernardino and Rialto. Its character is predominantly that of a low-density residential community, with a small number of low-scale industrial and commercial businesses along Cajon Blvd.

Of note is that the larger industrial and logistics uses in the City of San Bernardino are physically separated by a rail line that parallels Cajon Blvd, with vehicular access limited to bridges at University Parkway and Palm Avenue, which is a bit farther up the 215 and off of this map.

Muscoy es una comunidad no incorporada adyacente a las ciudades de San Bernardino y Rialto. Su carácter es predominantemente el de una comunidad residencial de baja densidad, con un pequeño número de negocios industriales y comerciales de baja escala a lo largo de Cajon Blvd.

Cabe destacar que los usos industriales y logísticos más importantes de la ciudad de San Bernardino están separados físicamente por una línea de ferrocarril que discurre paralela a Cajon Blvd, con acceso para vehículos limitado a los puentes de University Parkway y Palm Avenue, que se encuentran un poco más arriba de la 215 y fuera de este mapa.



The central state and federal truck routes around Muscoy are the 215 and 210 freeways.

In 2022, the City of Rialto removed its truck routes in the surrounding area and the City of San Bernardino has not yet formally designated truck routes on a citywide basis or in and around Muscoy. Based on available information and coordination with the City of San Bernardino, the dotted black lines are roadways that may be designated by the City in its parallel efforts to update its truck routes. The City may or may not determine that Cajon Blvd. or Highland Avenue warrant designation as a truck route.

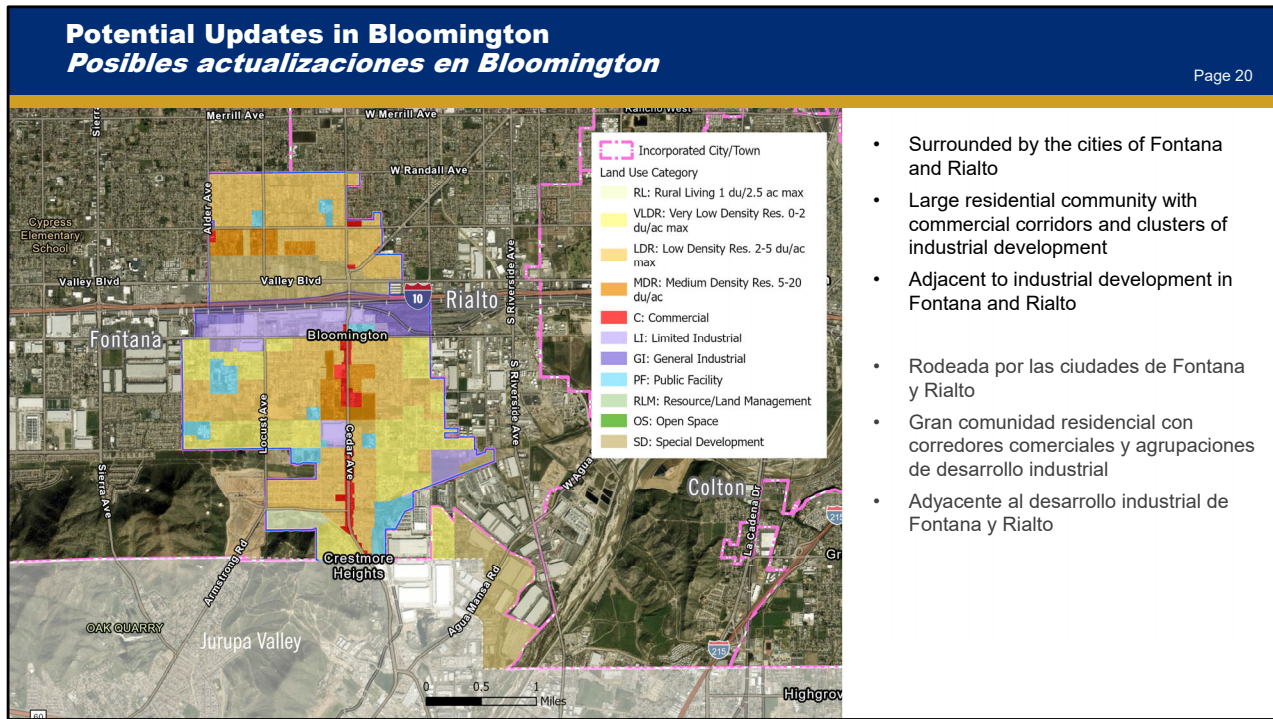
Accordingly, no new truck routes are proposed within Muscoy at this time. To better protect the residential areas in Muscoy, a new weight-restricted route is proposed along State Street between Nolan and Short Streets to Highland Avenue. Should the City of San Bernardino update its truck routes to include Cajon Boulevard in the future, the County may reconsider whether a truck route designation is appropriate or necessary.

Las rutas estatales y federales centrales para camiones alrededor de Muscoy son las autopistas 215 y 210.

En 2022, la ciudad de Rialto eliminó sus rutas para camiones en los alrededores y la ciudad de San Bernardino aún no ha designado formalmente rutas para camiones en toda la ciudad ni en Muscoy y sus alrededores. Según

la información disponible y la coordinación con la ciudad de San Bernardino, las líneas negras punteadas son carreteras que pueden ser designadas por la ciudad en sus esfuerzos paralelos por actualizar sus rutas para camiones. La ciudad puede determinar o no que Cajon Blvd. o Highland Avenue merecen ser designadas como rutas para camiones.

Por consiguiente, por el momento no se proponen nuevas rutas para camiones dentro de Muscoy. Para proteger mejor las zonas residenciales de Muscoy, se propone una nueva ruta con restricción de peso a lo largo de State Street, entre Nolan Street y Short Street, hasta Highland Avenue. Si la ciudad de San Bernardino actualiza sus rutas para camiones para incluir Cajon Boulevard en el futuro, el condado podría reconsiderar si la designación de una ruta para camiones es apropiada o necesaria.

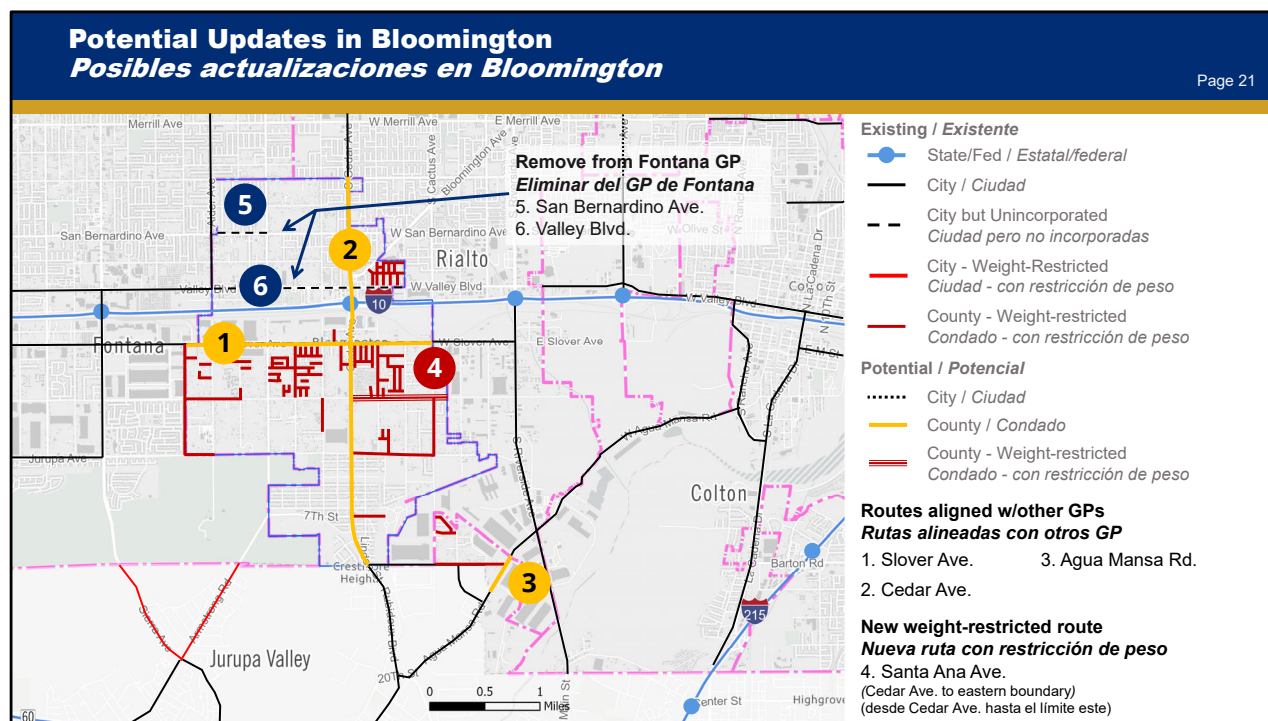


Bloomington is a large unincorporated community between the cities of Fontana and Rialto in San Bernardino County, and Jurupa Valley in Riverside County.

The majority of Bloomington consists of residential neighborhoods offering a wide spectrum of housing options. South of the 10 Freeway and the Colton Railyard is a strip of industrial development along with industrial pockets elsewhere – notably in the southeast where the Agua Mansa Specific Plan has developed in both the Bloomington area and City of Rialto.

Bloomington es una gran comunidad no incorporada situada entre las ciudades de Fontana y Rialto, en el condado de San Bernardino, y Jurupa Valley, en el condado de Riverside.

La mayor parte de Bloomington está formada por barrios residenciales que ofrecen una amplia gama de opciones de vivienda. Al sur de la autopista 10 y de la estación ferroviaria Colton Railyard hay una franja de desarrollo industrial, junto con otras zonas industriales en otros lugares, especialmente en el sureste, donde se ha desarrollado el Plan Específico de Agua Mansa tanto en la zona de Bloomington como en la ciudad de Rialto.



In Bloomington, the 10 Freeway represents a major federal truck route. The 215 and 60 freeways are nearby and connect directly to roads that travel through Bloomington.

The surrounding cities have designated surrounding and connecting roads as truck routes – shown here as black lines, with dashed lines indicating when they cross over into unincorporated areas.

The County has already limited truck movement on many local roads in Bloomington – shown here in red as weight-restricted. And the City of Jurupa Valley has also designated two nearby roads as weight-restricted.

Given the large amount of industrial development south of the 10 Freeway and connections to truck routes and interchanges in Fontana and Rialto, Slover Avenue makes sense as an east-west truck route in Bloomington.

And Cedar Avenue may make sense as a north-south truck route given its direct access to the 10 Freeway and its designation as a truck route in Rialto and Jurupa Valley. While some residential areas are adjacent to Cedar Avenue, the predominant land use pattern is commercial along with some industrial uses.

In the southeast along Agua Mansa Road, there is a small gap in front of existing industrial development. A County designation is proposed to close that

gap.

Notably, while Fontana shows Valley Boulevard as a truck through Bloomington, Rialto does not, and the land designations along Valley Boulevard in Bloomington do not support large industrial development. Accordingly, Valley Boulevard is not recommended as a truck route.

To better protect the residential areas in Bloomington that are adjacent to industrial development in Rialto, a new weight-restricted route is proposed along Santa Ana Avenue – shown as a thicker set of red lines– between Cedar Avenue and Bloomington’s eastern boundary.

Finally, the County will continue to coordinate with Fontana to encourage the City to remove Valley Boulevard and San Bernardino Avenue from its General Plan truck route maps.

En Bloomington, la autopista 10 es una importante ruta federal para camiones. Las autopistas 215 y 60 se encuentran cerca y conectan directamente con las carreteras que atraviesan Bloomington.

Las ciudades circundantes han designado las carreteras circundantes y de conexión como rutas para camiones, que se muestran aquí como líneas negras, con líneas discontinuas que indican cuándo cruzan a zonas no incorporadas.

El condado ya ha limitado la circulación de camiones en muchas carreteras locales de Bloomington, que se muestran aquí en rojo como restringidas por peso. Y la ciudad de Jurupa Valley también ha designado dos carreteras cercanas como restringidas por peso.

Dada la gran cantidad de desarrollo industrial al sur de la autopista 10 y las conexiones con las rutas para camiones y los intercambios en Fontana y Rialto, Slover Avenue tiene sentido como ruta para camiones este-oeste en Bloomington.

Y Cedar Avenue puede tener sentido como ruta norte-sur para camiones, dado su acceso directo a la autopista 10 y su designación como ruta para camiones en Rialto y Jurupa Valley. Aunque algunas zonas

residenciales son adyacentes a Cedar Avenue, el patrón de uso del suelo predominante es comercial, junto con algunos usos industriales.

En el sureste, a lo largo de Agua Mansa Road, hay un pequeño hueco frente al desarrollo industrial existente. Se propone una designación del condado para cerrar ese hueco.

Cabe destacar que, mientras Fontana muestra Valley Boulevard como una carretera para camiones que atraviesa Bloomington, Rialto no lo hace, y las designaciones de terrenos a lo largo de Valley Boulevard en Bloomington no admiten grandes desarrollos industriales. Por consiguiente, no se recomienda Valley Boulevard como ruta para camiones.

Para proteger mejor las zonas residenciales de Bloomington adyacentes al desarrollo industrial de Rialto, se propone una nueva ruta con restricción de peso a lo largo de Santa Ana Avenue —mostrada como un conjunto de líneas rojas más gruesas— entre Cedar Avenue y el límite este de Bloomington.

Por último, el condado seguirá coordinándose con Fontana para animar a la ciudad a eliminar Valley Boulevard y San Bernardino Avenue de los mapas de rutas para camiones de su Plan General.

Public Engagement & Adoption – June to December 2025
Participación pública y adopción: de junio a diciembre de 2025
Page 22



Countywide - Regional Open Houses - PC Study Session - Virtual Open House (bilingual) - SCAQMD AB 617 Event Targeted Communities - Bloomington & Muscoy (bilingual) Adoption Hearings - October 23 (PC) & December (BOS) Websites - AB 98 Truck Routes - AB 98 Logistics Facilities	En todo el condado - Jornadas de puertas abiertas regionales - Sesión de estudio del PC - Jornada de puertas abiertas virtual (bilingüe) - Evento SCAQMD AB 617 Comunidades objetivo - Bloomington y Muscoy (bilingüe) Audiencias de adopción - 23 de octubre (PC) y diciembre (BOS) Sitios web - AB 98 Rutas de camiones - Instalaciones logísticas de la AB 98
--	---

Given the tight timeline of state law – both its recent nature and deadline of this year – and the added complexity of multi-jurisdictional planning, conducting public engagement was a challenge.

The County began raising awareness of the new law and update effort starting in June and then, once it was ready to share meaningful information and potential strategies, is focusing engagement in October open to all unincorporated residents, with targeted meetings in the Valley region.

The County also maintains webpages dedicated to the new law to share information, provide an opportunity to ask questions, and learn about outreach meetings.

To meet the deadline of updating truck routes in the Policy Plan by the end of the year, the adoption hearings are identified to take place with the Planning Commission on the 23rd and the Board of Supervisors in December.

Dado el ajustado calendario de la ley estatal —tanto por su reciente naturaleza como por la fecha límite de este año— y la complejidad añadida de la planificación multijurisdiccional, llevar a cabo la participación pública supuso un reto.

El condado comenzó a dar a conocer la nueva ley y a actualizar la información en junio y, una vez que estuvo listo para compartir información significativa y

posibles estrategias, centró la participación en octubre, abierta a todos los residentes no incorporados, con reuniones específicas en la región del Valle.

El condado también mantiene páginas web dedicadas a la nueva ley para compartir información, ofrecer la oportunidad de hacer preguntas y obtener información sobre las reuniones de divulgación.

Para cumplir con el plazo de actualización de las rutas de camiones en el Plan de Políticas antes de fin de año, se ha determinado que las audiencias de adopción se llevarán a cabo con la Comisión de Planificación el 23rd y con la Junta de Supervisores en diciembre.

California Environmental Quality Act Evaluation <i>Evaluación de la Ley de Calidad Ambiental de California</i>	
Page 23	
Addendum to the Countywide Plan Environmental Impact Report (2020)	Anexo al Informe de impacto ambiental del plan para todo el condado (2020)
• Update and addition of new routes/weight-restricted routes: • Align with existing city truck routes • Align with existing truck activity • Reduce impacts on sensitive receptors • Not expected to create any new significant impacts • Will present analysis and conclusions as part of adoption hearings	• Actualización y adición de nuevas rutas/rutas con restricciones de peso: • Alineación con las rutas de camiones existentes en la ciudad • Alineación con la actividad actual de camiones • Reducción del impacto en receptores sensibles • No se espera que se produzcan nuevos impactos significativos • Se presentarán análisis y conclusiones como parte de las audiencias de adopción

An update to the Policy Plan would be subject to CEQA but can leverage the EIR prepared for the Countywide Plan in 2020.

Obviously, future truck traffic would create impacts. But the project being evaluated is the County’s formal designation of certain roads, where trucks are and will already travel. The act of applying those designations is not expected to create any new significant environmental impacts.

And so we anticipate preparing an addendum to the Countywide Plan EIR and will bring those findings to the adoption hearings.

Una actualización del Plan de Políticas estaría sujeta a la CEQA, pero puede aprovechar el EIR preparado para el Plan del Condado en 2020.

Obviamente, el tráfico futuro de camiones tendría un impacto. Pero el proyecto que se está evaluando es la designación formal por parte del condado de determinadas carreteras por las que circulan y circularán camiones. No se espera que la aplicación de esas designaciones genere nuevos impactos ambientales significativos.

Por lo tanto, prevemos preparar un apéndice al EIR del Plan para todo el condado y presentaremos esas conclusiones en las audiencias de adopción.

We want to hear from you / Queremos saber tu opinión

Page 24

Send any comments and questions to:
Envíe cualquier comentario o pregunta a:

Lauren Miracle, Planner / *planificadora*
Lauren.Miracle@lus.sbcounty.gov

Vincent Acuna, Planning Manager /
gerente de planificación
Vincent.Acuna@lus.sbcounty.gov



Scan the QR code to visit the County's
website for more information

Escanee el código QR para visitar el
sitio web del condado y obtener más
información.

Planning Commission Study Session
October 9, 2025

**Comisión de Planificación Sesión de
estudio Sesión**
9 de octubre de 2025

Muscoy AB 617 Steering Committee
October 16, 2025

Muscoy AB 617 Comité Directivo
16 de octubre de 2025

Q&A / Preguntas y respuestas

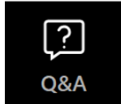
Page 25

We are here to answer your questions.

Use the “Q&A” function to submit questions.

Estamos aquí para responder a sus preguntas.

Utilice la función "Preguntas y respuestas" para enviar preguntas.



Thank you!

¡Gracias!

